Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8589**

18. Wahlperiode 30.05.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/8315 –

Havarie des Containerschiffs „CSCL Indian Ocean" bei Hamburg (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7931)

Vorbemerkung der Fragesteller

Das erfolgreiche Freischleppen des am 3. Februar 2016 auf der Elbe auf Grund gelaufenen Großcontainerschiffes „CSCL Indian Ocean" ist nach Angaben der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/7931 durch ein von der Reederei beauftragtes Bergungskonsortium durchgeführt worden. Welche Aufgaben und Verantwortlichkeiten das Havariekommando, das auf Ersuchen des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) Hamburg die Gesamteinsatzleitung übernommen hatte, beim Vorgang des Freischleppens hatte, ist nach Auffassung der Fragesteller weiter unklar. So heißt es, im Gegensatz zu den Angaben der Bundesregierung, in der vom Havariekommando veröffentlichten Pressemitteilung Nr. 6 vom 9. Februar 2016: „Kurz nach 2 Uhr hat der On-Scene-Coordinator (OSC) des Havariekommandos den Beginn des Schleppversuches angeordnet. Über Funk ertönte ‚Achtung hier ist der OSC, Beginn freischleppen Havarist weitere Anweisungen vom Tow-Master'." In der englischsprachigen Pressemitteilung heißt es noch eindeutiger: „Shortly after 2am the On Scene Coordinator of the Central Command for maritime Emergencies (CCME) has started the salvage operation. Via VHV he ordered: ‚attention OCS speaking, start towing, for further instructions please listen to the tow master'."

Auch die von der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/7931 gegebenen Antworten über die vor dem Befahren der Seeschifffahrtsstraßen durch außergewöhnlich große Fahrzeuge durchgeführten Risikoanalysen, die als deren Ergebnis vorgesehenen, risikomindernden Maßnahmen sowie deren Anwendung lassen außerdem nicht genau erkennen, inwieweit die Bundesregierung durch fehlende Auflagen das Festkommen möglicherweise mit verursacht haben könnte.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Mai 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie viele Schiffe welchen Schiffstyps (Container-, Massengut-, Tank- oder anderes Schiff), die nach der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung die für außergewöhnlich große Fahrzeuge (AGF) definierten Abmessungen für die Seeschifffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe überschreiten, befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 pro Jahr diese Seeschifffahrtsstraßen?

2. Bei wie vielen dieser AGF kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 in welchem Jahr auf welcher dieser Seeschifffahrtsstraßen zu einer technischen Störung, die Auswirkung auf deren Fahrgeschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit hatte?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

	Elbe					Außenweser					Jade	
Jahr	Containerschiffe	Massengutschiffe	Tanker	Sonstige Fahrzeuge	Gemeldete techn. Störungen	Containerschiffe	Massengutschiffe	Tanker	Sonstige Fahrzeuge	Gemeldete techn. Störungen	Tanker	Gemeldete techn. Störungen
2015	1828	24	21	52	3	576	-	1	15	1	1	-
2014	1779	10	29	20	1	552	-	-	-	-	2	-
2013	1650	12	14	24	-	460	-	-	42	-	2	-
2012	1633	6	2	12	-	486	-	-	10	-	-	-
2011	1633	28	6	14	2	415	-	-	-	-	4	-
2010	1557	25	18	4	2	190	-	-	-	-	2	-
2009	1353	12	6	4	1	132	-	-	-	2	6	-
2008	1132	44	21	-	3	206	-	-	-	-	1	-
2007	856	58	36	4	2	232	-	-	-	2	1	-
2006	437	70	4	12	2	238	2	-	-	1	-	-
2005	141	50	26	4	-	162	-	-	-	1	-	-

3. Wie viele Schiffe befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 pro Jahr die Seeschifffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe?

4. Bei wie vielen dieser Schiffe kam es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 in welchem Jahr auf welcher dieser Seeschifffahrtsstraßen zu einer technischen Störung, die Auswirkung auf deren Fahrgeschwindigkeit oder Manövrierfähigkeit hatte?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

	Elbe		Außenweser		Jade	
Jahr	Anzahl	Gemeldete techn. Störungen	Anzahl	Gemeldete techn. Störungen	Anzahl	Gemeldete techn. Störungen
2015	62781	55	15135	5	5626	1
2014	64407	58	18409	8	5169	-
2013	64104	49	20588	6	6093	-
2012	68276	53	21291	12	6075	-
2011	66366	49	20308	18	5597	-
2010	66517	56	18765	21	5552	-
2009	65307	57	19088	17	6317	-
2008	78240	68	25639	21	6026	-
2007	79475	84	24234	32	6159	-
2006	76183	63	24058	29	6922	-
2005	79958	59	22241	22	7414	-

5. Wie viele Schiffe befuhren nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2005 pro Jahr die Seeschifffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe, die nicht über zwei betriebsklare Anker verfügten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine statistischen Aufzeichnungen vor.

6. Wie viele Großcontainerschiffe mit welcher TEU-Containerstellplatzkapazität (TEU – Frachteinheit), die diese AGF-Abmessungen überschreiten, befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Bestellbüchern welcher Bauwerften mit Ablieferung in den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019?

Es gibt in Deutschland bereits seit mehreren Jahren keine Bauaufträge für Containerschiffe.

Darüber hinausgehende statistische Auswertungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Welche dieser Großcontainerschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Anläufe der nordeuropäischen Seehäfen vorgesehen, und in welchem Beladungszustand können diese Schiffe jeweils maximal die Häfen anlaufen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Aus welchem Grund unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 angegebenen maximalen Frischwasser-Tiefgangswerte für Containerschiffe über 390 bis 410 m Länge (einkommend tideabhängig 13,90 m/tideunabhängig 11,60 m, ausgehend tideabhängig 13,90 m/tideunabhängig 11,60 m) von den derzeit im Internet von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) im Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) angegebenen Werten, die lt. dort vom WSA Cuxhaven am 15. April 2010 veröffentlichter Bekanntmachung für Seefahrer 43/10 einkommend tideunabhängig bis 11,80 m (Frischwasser), tideabhängig bis 14,10 m (Frischwasser), ausgehend tideunabhängig bis 11,80 m (Frischwasser) und tideabhängig bis 12,60 m (Frischwasser) betragen dürfen?

Die zitierte BfS (Bekanntmachung für Seefahrer) 43/10 des Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Cuxhaven hat keine Gültigkeit mehr. Dieses ist in „ELWIS“ (Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice) entsprechend vermerkt.

Es gelten die Abmessungen nach der Bekanntmachung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt - Außenstelle Nord - zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 28. Januar 2014 (BAnz AT 31.01.2014 B7), zuletzt geändert durch die Zweite Bekanntmachung zur Änderung der Bekanntmachung zur Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 6. Juli 2015 (BAnz AT 16.07.2015 B7). Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7a auf Bundestagsdrucksache 18/7931 verwiesen.

9. a) Durch wen wurden wann die nach Angaben der Bundesregierung vorgenommenen „Risikoabschätzungen hinsichtlich des sicheren Befahrens, der sicheren Handhabung, der einzuleitenden Maßnahmen bei auftretenden Störungen und der Auswirkung evtl. Unfälle“ (Bundestagsdrucksache 18/7931) unter Beteiligung welcher Behörden, staatlichen oder wissenschaftlichen Einrichtungen, Verbände, Nichtregierungsorganisationen, Lotsenbrüderschaften oder Unternehmen mit welchem, von wem, wann, wo veröffentlichten Ergebnis für welche der Seeschifffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe durchgeführt?

b) Welche Haushaltsmittel, in welcher Höhe, aus welchem Haushaltstitel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Jahr, von wem für die Durchführung dieser Risikoabschätzungen ausgegeben?

Die Abschätzung des Risikos hinsichtlich des sicheren Befahrens, der sicheren Handhabung, der einzuleitenden Maßnahmen bei auftretenden Störungen und der Auswirkungen evtl. Unfälle ist ein fortlaufender Prozess und nicht auf einzelne Maßnahmen beschränkt. Dazu findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den Lotsenbrüderschaften sowie den Behörden statt. Flankiert wird dieser Prozess durch die wissenschaftliche Begleitung verschiedener Themen durch die Bundesanstalt für Wasserbau.

Seitens der Lotsenbrüderschaften werden die Mitglieder der Brüderschaft in zyklischen Fortbildungen im Hinblick auf Störungen des normalen Schiffsbetriebs geschult (Störfallmanagement).

Dieser fortlaufende Prozess wird im Rahmen der allgemeinen Bewirtschaftungsgrundsätze finanziert.

10. a) Welche Befahrsimulationen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung aus welchem Grund (Änderung des Fahrwassers, wasserbauliche oder hafenbautechnische Maßnahmen, veränderte Schiffsabmessungen) wann, durch wen, auf welche Weise (z. B. numerische Simulation oder Simulation in einem Schiffsführungssimulator), unter Beteiligung welcher Behörden, staatlichen oder wissenschaftlichen Einrichtungen, Verbände, Nichtregierungsorganisationen, Lotsenbrüderschaften oder Unternehmen für welche der Seeschifffahrtsstraßen Jade, Weser – Fahrtstrecke See–Bremerhaven (Stromkaje)–See – und Elbe für welchen Typ AGF mit welchem Beladungszustand, mit welchem, wo, durch wen, wann veröffentlichten Ergebnis durchgeführt, so dass die Bundesregierung mitteilt: „In Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Wasserbau, den Reedern, der Hafenbehörde Hamburgs und den Seelotsen wurden u. a. vorweg Simulationen durchgefahren …“ (Bundestagsdrucksache 18/7931)?

b) Welche Haushaltsmittel, in welcher Höhe, aus welchem Haushaltstitel wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Jahr, von wem für die Durchführung dieser Befahrsimulationen ausgegeben?

Es wird auf die tabellarische Darstellung in der Anlage verwiesen, die die Antwortbeiträge auf beide Teilfragen enthält.

11. Wann wurden nach Kenntnis der Bundesregierung, aus welchem Grund, durch wen „die Verkehrszentralen des Bundes angewiesen, bei einem hinreichenden Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF für das weitere Befahren ausreichende Schlepperunterstützung anzuordnen“ (Bundestagsdrucksache 18/7931)?

Die Reaktion der Verkehrszentrale auf gemeldete Störungen richtet sich nach § 24 der Verwaltungsvorschrift der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (VV-WSV 2408) in Verbindung mit den ergänzenden regionalen Verwaltungsvorschriften der GDWS und ist einzelfallbezogen.

12. Anhand welcher Informationen, Erkenntnisse oder anderen Merkmale ist nach Kenntnis der Bundesregierung der „Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF“ (Bundestagsdrucksache 18/7931) so eindeutig oder hinreichend, dass von der Verkehrszentrale für das weitere Befahren welche Maßnahmen angeordnet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Befahren der Reviere durch ein AGF ohne zwei betriebsklare Anker zukünftig ein hinreichender „Verdacht auf eine technische Störung auf dem AGF“, so dass weitere Auflagen gemacht werden?

    Wenn ja, welche Auflagen sollen zukünftig gemacht werden, und wenn nein, warum nicht?

Es handelt sich um eine Einzelfallentscheidung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. a) In welchen Fachkonzepten des Havariekommandos ist nach Kenntnis der Bundesregierung beschrieben, welches staatliche Handeln, in welcher Weise (Schifffahrtspolizeiliche Maßnahme, Selbst- oder Fremdvornahme), mit welchen Einsatzkräften und welchen Einsatzmitteln durchgeführt werden soll, wenn das Handeln des festgekommenen Schiffes nach wessen Einschätzung nicht ausreichend, zielgerichtet oder zeitgerecht ist?

    b) Wurden diese Fachkonzepte des Havariekommandos nach Kenntnis der Bundesregierung veröffentlicht?
    Wenn ja, wann, von wem, wo, und wenn nein, warum nicht?

Dem Havariekommando obliegt die zentrale Einsatzführung bei einer komplexen Schadenslage nach § 1 Absatz 4 der Havariekommando-Vereinbarung (HKV). Dieser Prozess ist im hohen Maße einzelfallorientiert. Das Havariekommando erteilt den ihm unterstellten Einsatzkräften lageabhängig die entsprechenden Aufträge.

Die Fachkonzepte des Havariekommandos sind als sicherheitsrelevante interne Handlungsanweisungen grundsätzlich nicht zur Veröffentlichung vorgesehen.

15. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung in der freien Fahrt zum Zeitpunkt der Störung der Ruderanlagensteuerung, beim Verlassen der tiefen Rinne und unmittelbar vor dem Auflaufen die Fahrt durch das Wasser der „CSCL Indian Ocean“?

16. Welche Wirkung hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die Querstrahler der „CSCL Indian Ocean“ bei der beim Verlassen der tiefen Rinne und unmittelbar vor dem Auflaufen festgestellten Fahrgeschwindigkeit?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor Abschluss der Untersuchung durch die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung macht die Bundesregierung keine Aussagen zum Unfallhergang und zur Unfallursache.

17. a) Aus welchem Grund hat nach Kenntnis der Bundesregierung die „CSCL Indian Ocean" einen Anker auf der Tiefwasser-Reede verloren, dessen Verlust die Schiffsleitung nach Angaben der Bundesregierung „am 2. Februar 2016 um 13.28 Uhr … der Verkehrszentrale Wilhelmshaven gemeldet" hatte?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 15 und 16 verwiesen.

b) Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung diese Verlustmeldung von der Verkehrszentrale Wilhelmshaven an welche andere Verkehrszentrale, die für welchen Abschnitt der von der „CSCL Indian Ocean" befahrenen Seeschifffahrtsstraße zuständig ist, wie, mit welchem Ergebnis weitergeleitet?

Dieser Sachverhalt wurde u. a. der Verkehrszentrale Cuxhaven am 2. Februar 2016/13.47 Uhr per E-Mail mitgeteilt.

18. Welche Gefährdung einer „Vielzahl von Menschenleben", von „Sachgütern von bedeutendem Wert", der „Umwelt" oder der „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs" ging nach Kenntnis der Bundesregierung von der nach Angaben der Bundesregierung außerhalb der Fahrrinne („Fahrrinne war während der Havarie uneingeschränkt frei passierbar") auf Grund gelaufenen „CSCL Indian Ocean" aus, bei der „aufgrund der Anordnung der Betriebstofftanks im Schiff […] keine akute Gefahr des Schadstoffaustritts" bestand und zur Leichterung ein Großteil der Betriebsstoffe abgepumpt wurden (Bundestagsdrucksache 18/7931)?

19. Welche der bei der Havarie der „CSCL Indian Ocean" eingesetzten staatlichen Wasserfahrzeuge gehörten nicht zu den „Mitteln und Kräften des täglichen Dienstes", die zur Beseitigung einer solchen Gefahrenlage erforderlich sind?

20. Welche staatlichen Aufgabenträger benötigten nach Kenntnis der Bundesregierung eine einheitliche Führung, um diese Gefahrenlage zu beseitigen?

21. Welche Tatbestandsmerkmale des § 1 Absatz 4 der Havariekommando-Vereinbarung (HKV) waren nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean" eindeutig erfüllt?

Die Fragen 18 bis 21 beziehen sich auf die Definition der komplexen Schadenslage gemäß § 1 Absatz 4 HKV und werden gemeinsam beantwortet.

Der Übernahme des Havariekommandos lag ein förmliches Ersuchen des WSA Hamburg zugrunde (vergleiche Antwort zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 18/7931). Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 2 zweiter Halbsatz HKV hat das Havariekommando in diesem Fall die Gesamteinsatzleitung zu übernehmen.

Das Festkommen eines Containerschiffes in dieser Größenordnung stellt eine potenzielle Gefährdung der in § 1 Absatz 4 HKV genannten Sachgüter von bedeutendem Wert „der Umwelt" und der „Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs" dar. Da für die Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des zuständigen WSA Hamburg nicht ausreichten (vgl. Antwort zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 18/7931), ist § 1 Absatz 4 HKV erfüllt.

Nach Beendigung der Einsatzlage wurde die Havarie der „CSCL Indian Ocean" in dem dafür vorgesehenen Verfahren vom Bund und den Küstenländern daher einvernehmlich als komplexe Schadenslage eingestuft.

22. Welche Einsatzkräfte und -mittel waren nach Kenntnis der Bundesregierung dem Leiter des Havariekommandos von wem, auf der Grundlage welcher Vereinbarung bereitgestellt worden, die von diesem nach § 9 Absatz 2 HKV bei der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ alarmiert oder geführt wurden?

Auf die Antwort zu Frage 14a auf Bundestagsdrucksache 18/7931 wird verwiesen. Die dort aufgeführten staatlichen Luft- und Wasserfahrzeuge wurden dem Havariekommando gemäß § 9 Absatz 2 HKV bereitgestellt und von dort eingesetzt.

23. Welche der bei der festgekommenen „CSCL Indian Ocean“ eingesetzten Schlepper, Bagger oder Bunkerboote wurden nach Kenntnis der Bundesregierung dem Leiter des Havariekommandos von wem, auf welcher rechtlichen Grundlage bereitgestellt und von diesem nach § 9 Absatz 2 HKV geführt?

Dem Havariekommando wurden von den Partnern der HKV keine Schlepper, Bagger oder Bunkerboote bereitgestellt.

24. Welche der bei dem Einsatzfall „CSCL Indian Ocean“ eingesetzten Schiffbau-, Wasserbau-, Schiffsfestigkeits- oder Bergungsfachleute wurden nach Kenntnis der Bundesregierung dem Leiter des Havariekommandos von wem, auf welcher rechtlichen Grundlage bereitgestellt und von diesem nach § 9 Absatz 2 HKV geführt?

Gemäß § 7 Absatz 1 HKV kann der Leiter des Havariekommandos Fachberater zur Unterstützung des Havariestabes hinzuziehen. Im Fall der „CSCL Indian Ocean“ waren dies:

- Experten für Peilwesen des WSA Hamburg und des WSA Cuxhaven,
- Experten für Naßbaggerei des WSA Hamburg und des WSA Cuxhaven,
- freiberuflicher Bergungsexperte (privatrechtliche Beauftragung),
- Emergency Response Service (ERS™) des DNV GL (Schiffbau, Schiffsfestigkeit etc.) im Rahmen einer privatrechtlichen Beauftragung.

25. Von welchem Start- und Zielort aus, mit welcher Entfernung und welcher Flugzeit zur aufgelaufenen „CSCL Indian Ocean“ wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Überwachungsflüge ausgeführt?

Der Flugplatz Nordholz wurde für alle Flüge als Abflugs- und Ankunftsflugplatz genutzt. Die mittlere Entfernung von Nordholz zur Schadensstelle beträgt ca. 38 Meilen (direkter Weg ohne Beachtung der An- und Abflugkorridore) und die mittlere Fluggeschwindigkeit beträgt 160 Knoten, so dass von rd. 14 Minuten Flugzeit ausgegangen werden kann. Im Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 verwiesen.

26. Welche über die Suche nach Schadstoffaustritten im Zusammenhang mit dem Festkommen der „CSCL Indian Ocean“ hinausgehenden, weiteren Aufklärungsaufgaben wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bei welchen von den Sensorflugzeugen des Typs Do 228 im Zeitraum vom 4. Februar bis zum 9. Februar 2016 durchgeführten Überwachungsflügen durchgeführt?

Der Flug am 4. Februar 2016 war ein Sonderflug zur Lageerkundung nach dem Festkommen des „CSCL Indian Ocean“. Der Flug am 9. Februar 2016 diente der

Überwachung des Freischleppversuches. Alle weiteren Überflüge der Schadensstelle bis zum 8. Februar 2016 fanden im Zusammenhang mit den routinemäßig geplanten Überwachungsflügen über der Nord- und Ostsee statt.

27. Welche Kosten sind bzw. wären nach Kenntnis der Bundesregierung für 2016 pro Flugstunde eines Sensorflugzeuges des Typs Do 228 einschl. Betrieb, Personal und Verbrauch von Betriebskosten, auf welcher Rechtsgrundlage für Einsätze im Rahmen einer Amtshilfe nach der Bundeshaushaltsordnung und bei wirtschaftlicher Tätigkeit für Dritte zu erstatten?

Die Kosten für eine Flugstunde für das Jahr 2016 werden im Nachhinein Anfang 2017 anhand der Rechnungslegung durch das BMVg zum Haushaltsabschluss 2016 ermittelt.

28. Welcher Verdacht der Möglichkeit eines Schadstoffaustritts lag nach Kenntnis der Bundesregierung, wann, aus welchem Grund, anhand welcher Informationen (z. B. Veränderung Tankfüllstand, Schaden an Doppelhülle oder Tankwand, Verlust von Ladung) während der Havarie der „CSCL Indian Ocean“ vor?

Es ist Standard, dass die Do 228 im Rahmen ihrer täglichen Überwachungsflüge bekannte Havaristen bzw. Unfallorte regelmäßig überfliegt. Es dient dazu, frühzeitig Informationen/Kenntnisse über mögliche Ölverschmutzungen oder andere schadensrelevante Sachverhalte zu erlangen.

29. Welche Gefahr hätte nach Kenntnis der Bundesregierung im Zusammenhang mit der Havarie der „CSCL Indian Ocean“ für die Sicherheit welcher Einsatzkräfte oder das ungehinderte Operieren welcher Luftfahrzeuge, mit welchem Einsatzauftrag bei einem nicht gesperrten Luftraum bestanden?

Die Sperrung des Luftraums über einer Großhavarie ist in Einzelfällen eine gebräuchliche Maßnahme zur präventiven Gefahrenabwehr. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 30b sowie auf die Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/7931 verwiesen.

30. a) Welche Luftfahrzeuge waren nach Kenntnis der Bundesregierung wann, wie lange, mit welchem Auftrag zusätzlich zu den Überwachungsflügen der Sensorflugzeuge des Typs Do 228 während dieser Luftraumsperrung um den Havaristen im gesperrten Luftraum im Einsatz?

Neben der Do 228 hat das Havariekommando keine weiteren Luftfahrzeuge im Bereich der Luftraumsperrung eingesetzt.

b) Bei welchem Unfallereignis wurde nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2010 durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wann, auf wessen Antrag welcher Luftraum, mit welchem Sperrradius, aus welchem Grund gesperrt?

Alle erlassenen Beschränkungen im Luftraum dienten der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Sicherheit des Luftverkehrs und wurden durch die zuständigen Sicherheitsbehörden beantragt.

Im Einzelnen sind der Bundesregierung für den abgefragten Zeitraum die folgenden unfallbedingten Einrichtungen von Gebieten mit Flugbeschränkungen bekannt:

Jahr	Unfallereignis	Zeitraum	Radius in Seemeilen
2010	-	-	-
2011	-	-	-
2012	Havarie Frachter „MSC Flaminia“	09.09. – 30.09	1
2013	Havarie Containerschiff „Norfolk Express“	18.04. – 19.04.	3
	Einsatz Such- und Rettungsdienst	05.03. – 08.03.	5
	Luftfahrzeugunfall	27.08.	3
	Luftfahrzeugunfall	06.09. – 07.09.	2
2014	Luftfahrzeugunfall	23.06 – 26.06.	Anfänglich 15, später 5
2015	Einsatz Such- und Rettungsdienst	03.04. – 10.04.	10
	Einsatz Such- und Rettungsdienst	15.05. – 18.05.	5
	Havarie Frachter „Purple Beach“	26.05. – 01.06.	5 x 8, später Korridor nach Wilhelmshafen ca 4x46
	Einsatz Such- und Rettungsdienst	11.08. – 18.08.	5
2016	Havarie Frachter „Indian Ocean“	04.02. – 09.02.	Anfänglich 2, später Rechteckig mit 15 mal 4

31. Aus welchem Grund waren nach Kenntnis der Bundesregierung während der Pressekonferenz des Havariekommandos am 9. Februar 2016 von 11 Uhr bis ca. 12 Uhr in Cuxhaven kein Vertreter der Schiffsführung, der Reederei, der Versicherung, der von der Reederei mit dem Freischleppen beauftragten Bergungsunternehmen, der Klassifikationsgesellschaften, der Wasserschutzpolizei, der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, der Lotsen, des WSA Hamburg, der Hamburg Port Authority, der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehr, des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie oder anderer, an der Planung, Vorbereitung, Prüfung der vorgesehenen Maßnahmen oder Durchführung des erfolgreichen Freischleppversuches sowie Beurteilung des Schiffszustandes vor, während und nach dem Freischleppen beteiligter Unternehmen, Behörden oder anderer Einrichtungen anwesend?

Nach § 6 Absatz 1 HKV obliegt dem Havariekommando bei komplexen Schadenslagen die Unterrichtung der Öffentlichkeit. Das Havariekommando, und nicht die in der Frage erwähnten Personen, Institutionen und Behörden, ist zentraler Ansprechpartner der Medien, der zeitnahe und sachgerechte Informationen über das Unfallmanagement vermittelt.

32. Welche Aufgabe hatte nach Kenntnis der Bundesregierung der OSC des Havariekommandos, auf welcher Rechtsgrundlage bei der Führung der von dem von der Reederei beauftragten Bergungsunternehmen für das Freischleppen am 9. Februar 2016 eingesetzten Schlepper?

Der OSC war der Einsatzleiter See des Havariekommandos und stellte in dieser Funktion die Umsetzung der zuvor mit dem Berger, den Vertretern der Reederei, dem Kapitän des Havaristen, den Fachberatern, dem WSA Hamburg und weiteren Behörden und Institutionen einvernehmlich abgestimmte Vorgehensweise sicher.

Die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, insbesondere dem niederländischen Bergungsunternehmen, war sehr fachkompetent und kooperativ.

Anlage

Elbe:

<table>
<tr><th>Jahr</th><th>Simulation</th><th>Beteiligte</th><th>Kosten</th></tr>
<tr><td rowspan="2">2004</td><td>Voruntersuchung zur weiteren Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe (MSCW, Warnemünde)</td><td>WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe</td><td>74.649,14 Euro, Haushaltstitel 1203-52612</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bemerkung: unveröffentlicht</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2006</td><td>Fahren mit 370 m / 400 m Containerschiffen auf der Elbe</td><td>WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe</td><td>Simulation im Rahmen einer Lotsenfortbildung am Simulator gefahren</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bemerkung: unveröffentlicht</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2012</td><td>Simulation Schiffsklasse CMA CGM Marco Polo</td><td>WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe</td><td>Simulation im Rahmen einer Lotsenfortbildung am Simulator gefahren</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bemerkung: unveröffentlicht</td></tr>
<tr><td rowspan="2">2015</td><td>Simulationsläufe im Revier Elbe für Schiffe mit 400 m Länge und 59 m Breite (MTC, Hamburg)</td><td>WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Elbe</td><td>Ca. 70.000,- Euro, Haushaltstitel 1203-52612, Sachverständige für Unterhaltungsarbeiten</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bemerkung: unveröffentlicht</td></tr>
</table>

Weser:

<table>
<tr><th>Jahr</th><th>Simulation</th><th>Beteiligte</th><th>Kosten</th></tr>
<tr><td rowspan="2">2005</td><td>Fahrwassersimulationen am Schiffsführungssimulator zum Planfeststellungsverfahren „Weseranpassung“ bei ISSUS (Hamburg).
- Bemessungsschiff L 350, B 46, Tfg 13,5 – 15,5 m (9000 TEU)
- Cont. Schiff L 350 m, B 42,8 m, Tfg 13,5 m und div. andere (7000 TEU)
- Cont. Schiff L 318 m, B 42,8m, Tfg 13,5m (6-7500 TEU)
- Panmax Cont. Schiff (4500 TEU)
- Mega Carrier L 396 m, B 53m, Tfg 12,5 – 15,5 m (11000 TEU)</td><td>WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Weser II / Jade, Bremenports, Hafenlotsen Bremerhaven</td><td>An HAW, Hamburg 2005, aufgeteilt in
1.)
Titel 1203-52612, Sachverständige für Unterhaltungsarbeiten
58.433,94 Euro
2.)
Titel 1203-73211, Investitionen WAP
65.398,30 Euro</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bemerkung:
Die Unterlagen wurden als Literaturangabe in den Scopingunterlagen benannt.
Weiterhin stehen die Unterlagen im Netz unter http://www.weseranpassung.de/downloads/dateien/Ergaenzende_Gutachten/VIII_ISSUS_Simulationsstudie.pdf zum Download bereit. Insoweit wurden sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Explizit als Planunterlage wurde das Gutachten aber nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht und auch nicht gesondert planfestgestellt.</td></tr>
</table>

Jade:

Jahr	Simulation	Beteiligte	Kosten
2003	Fahrwassersimulationen am Schiffsführungssimulator bzgl. der Erreichbarkeit des geplanten JadeWeser-Ports bei ISSUS (Hamburg) u.a. mit einem fiktiven Containerschiff „Jade Express“ (430 m, 56 m, 16,0 m, ein Propeller, 160.000 PS).	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Weser II / Jade, NiedersachsenPort und JadeWeser-Port Realisierungsgesellschaft	Kostenträger war JWP
	Bemerkung: Die Studie wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahren JadeWeserPort veröffentlicht.		
2012	Fahrwassersimulationen am Schiffsführungssimulator bei Nautitec (Leer) zur Überprüfung einer Verkehrsraumerweiterung sowie der Trassierung der Fahrrinne hinsichtlich einer ggf. erforderlichen Optimierung. Simuliert wurde u.a. die E-Klasse und Triple E Klasse von Maersk	WSV, BAW, Lotsenbrüderschaft Weser II / Jade	125.075,13 Euro, Titel 1203-52612
	Bemerkung: unveröffentlicht		



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333